

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-03372 Silvestroni: Iniziative per il ripristino della viabilità nei viadotti dell'A14.	
5-03373 Grippa: Iniziative per il ripristino della viabilità nei viadotti dell'A14 .....	88
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i> .....	96
5-03374 Tasso: Iniziative urgenti per l'inserimento della stazione di Foggia tra le fermate del Frecciargento Bari-Roma .....	88
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i> .....	98
5-03375 Bergamini: Mancata adozione del decreto attuativo in materia di contributi per i dispositivi antiabbandono .....	88
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i> .....	99
5-03376 Maccanti: Mancata nomina del Commissario di Governo per la linea ferroviaria Torino-Lione .....	89
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i> .....	100
5-03377 Gariglio: Iniziative urgenti per lo sviluppo della mobilità urbana sostenibile .....	89
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i> .....	101

##### SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Confederazione svizzera, dall'altra, sui programmi europei di navigazione satellitare, fatto a Bruxelles il 18 dicembre 2013. C. 1677 Governo (Parere alla III Commissione) ( <i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i> ) .....	89
<i>ALLEGATO 6 (Parere approvato)</i> .....	102

##### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358, in materia di sportello telematico dell'automobilista. Atto n. 141 ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i> ) .....	91
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	95

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

*Mercoledì 15 gennaio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Salvatore Margiotta.*

**La seduta comincia alle 14.20.**

Alessandro MORELLI, *presidente*, fa presente di aver dato mandato agli uffici della Commissione di svolgere una verifica sulle modalità di trasmissione sulla *web-tv* della Camera dei deputati delle sedute dedicate alle interrogazioni a risposta immediata, riservandosi di assumere, all'esito di tale verifica, un'iniziativa presso la

Presidenza della Camera affinché sia garantita la massima trasparenza dei lavori della Commissione.

Avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la predetta trasmissione sulla *web-tv*, disponendone pertanto l'attivazione.

**5-03372 Silvestroni: Iniziative per il ripristino della viabilità nei viadotti dell'A14.**

**5-03373 Grippa: Iniziative per il ripristino della viabilità nei viadotti dell'A14.**

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla stessa materia, saranno svolte congiuntamente.

Francesco ACQUAROLI (FdI), confermatario dell'interrogazione n. 5-03372 Silvestroni, la illustra.

Carmela GRIPPA (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Salvatore MARGIOTTA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Francesco ACQUAROLI (FdI), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del governo, sottolineando come le criticità segnalate sui viadotti della A14 insistano da tempo immemore arrecando gravi danni al tessuto economico dei territori coinvolti con un impatto devastante sulla viabilità di quelle tratte. Ritiene quindi che il Governo si debba far carico di interventi urgenti, anche di natura transitoria, garantendo contestualmente la sicurezza dei cittadini e la tutela delle attività produttive soprattutto in vista del periodo estivo.

Carmela GRIPPA (M5S), replicando, si dichiara insoddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del Governo, anche alla luce delle recenti notizie relative

alla stabilità del viadotto di Cerano. Sottolinea al riguardo come siano assolutamente indifferibili interventi urgenti di ripristino della normale viabilità delle citate tratte con gli adeguati interventi di manutenzione straordinaria dei viadotti che riguardano territori già duramente colpiti e danneggiati. Evidenzia, in conclusione, l'urgenza della revoca delle concessioni autostradali per l'attuale concessionario e la necessità di individuare nuovi soggetti privati in grado di garantire l'assolvimento degli obblighi previsti dalle leggi e dai contratti vigenti.

**5-03374 Tasso: Iniziative urgenti per l'inserimento della stazione di Foggia tra le fermate del Frecciarmento Bari-Roma.**

Antonio TASSO (MISTO-MAIE) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Salvatore MARGIOTTA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Antonio TASSO (MISTO-MAIE), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, non concordando, in particolare, con la ricostruzione relativa all'attuale servizio di trasporto ferroviario della tratta Roma-Bari operato da Trenitalia, evidenziando come i treni indicati non rappresentino in realtà una soluzione adeguata alle esigenze di mobilità dei cittadini di quei territori e che la richiesta di una fermata presso la stazione di Foggia non può rappresentare un grave motivo di rallentamento del servizio medesimo.

**5-03375 Bergamini: Mancata adozione del decreto attuativo in materia di contributi per i dispositivi antiabbandono.**

Deborah BERGAMINI (FI) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Salvatore MARGIOTTA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Deborah BERGAMINI (FI), replicando, si dichiara del tutto insoddisfatta della risposta del rappresentante del governo che giudica incomprensibile e non conferente rispetto alla richiesta formulata.

Il sottosegretario Salvatore MARGIOTTA, ad integrazione degli elementi di risposta già forniti, evidenzia come nella risposta in realtà siano presenti anche indicazioni circa i tempi di emanazione del decreto attuativo.

Deborah BERGAMINI (FI) ribadisce la circostanza che nella risposta fornita non è prevista una chiara indicazione circa la data di emanazione del decreto attuativo, che avrebbe dovuto essere adottato entro il 9 gennaio.

**5-03376 Maccanti: Mancata nomina del Commissario di Governo per la linea ferroviaria Torino-Lione.**

Elena MACCANTI (LEGA) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Salvatore MARGIOTTA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato, precisando che, pur non essendo in grado in questa sede di fornire una data certa della nomina del nuovo commissario, essa è prevista a breve (*vedi allegato 4*).

Elena MACCANTI (LEGA), replicando, si dichiara soddisfatta solo parzialmente della risposta fornita dal rappresentante del governo, auspicando che si proceda tempestivamente alla prevista nomina e venendo così incontro alle necessità evidenziate anche recentemente dalle istituzioni territoriali, anche al fine di garantire l'utilizzo delle somme messe a disposizione dall'Unione europea, finanziamento il cui ammontare potrebbe anche aumentare.

Prendendo atto quindi del fatto che il M5S ha abbandonato le posizioni contrarie alla permanenza dell'osservatorio sulla

TAV e alla nomina del nuovo commissario, preannuncia che il gruppo della Lega continuerà a monitorare con attenzione l'evolversi di tale vicenda.

**5-03377 Gariglio: Iniziative urgenti per lo sviluppo della mobilità urbana sostenibile.**

Davide GARIGLIO (PD) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Salvatore MARGIOTTA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Davide GARIGLIO (PD), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del governo, auspicando che le risorse finanziarie già stanziare per i progetti di mobilità sostenibile vengano effettivamente messe in circolazione al fine di rilanciare un sistema economico evidentemente in difficoltà e realizzare i previsti progetti di sviluppo della mobilità sostenibile, a cominciare da quelli relativi al trasporto pubblico locale.

Alessandro MORELLI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 14.55.**

**SEDE CONSULTIVA**

*Mercoledì 15 gennaio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI.*

**La seduta comincia alle 14.55.**

**Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Confederazione svizzera, dall'altra, sui programmi europei di navigazione satellitare, fatto a Bruxelles il 18 dicembre 2013.**

**C. 1677 Governo.**

(Parere alla III Commissione).

*(Esame e conclusione – Parere favorevole).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere, per i profili di competenza, ai fini dell'espressione del parere alla III Commissione Esteri, sul disegno di legge di ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione fra l'Unione europea e la Confederazione svizzera sui programmi europei di navigazione satellitare. L'Accordo oggetto del disegno di legge di ratifica all'esame della Commissione ha l'obiettivo di formalizzare ed approfondire la stretta integrazione della Svizzera ai programmi europei di navigazione satellitare. La Svizzera ha collaborato al programma GALILEO, lanciato dalla Commissione europea, fin dai suoi inizi ed ha fornito un contributo politico, tecnico e finanziario a tutte le sue fasi del in quanto membro dell'Agenzia spaziale europea (ESA), nonché attraverso la sua partecipazione, a livello informale, alle strutture comunitarie di *governance* specifiche del programma.

Più in generale, occorre sottolineare che in qualità di membro dell'ESA, la Svizzera partecipa già al progetto Galileo. L'Ue dà però ora al nostro Paese la possibilità di sostenerlo e finanziarlo direttamente. Si tratterà per esempio di definire la somma investita dalla Svizzera, i diritti di partecipazione, le modalità di accesso alle pubbliche gare e le condizioni di accesso ai servizi di Galileo. In confronto al GPS americano, e in alternativa ad esso, Galileo garantirà una navigazione satellitare più precisa e affidabile. Il sistema consente infatti di gestire e sorvegliare in modo più efficiente il traffico aereo, stradale, ferroviario e la navigazione sui corsi d'acqua. Galileo può inoltre essere impiegato per proteggere in modo mirato la popolazione; in esso potranno infine essere integrati servizi di telecomunicazione e reti di radiocomunicazione private.

L'Accordo, si compone di 27 articoli e di due allegati, che formano parte integrante dell'accordo stesso.

L'articolo 1 definisce l'obiettivo dell'accordo, volto a rafforzare la cooperazione a lungo termine tra le Parti nel campo della

navigazione satellitare, sotto controllo civile, in particolare mediante la partecipazione della Svizzera ai programmi GNSS (*Global Navigation Satellite Systems*). L'articolo 2 illustra la terminologia dell'accordo. L'articolo 3 stabilisce i principi cui deve ispirarsi l'attività di cooperazione. L'articolo 4 definisce i settori dell'attività di cooperazione: spettro radio, ricerca e formazione scientifiche, appalti, cooperazione industriale, diritti di proprietà intellettuale, controllo delle esportazioni, sviluppo del commercio e del mercato, norme, certificazione e misure di regolamentazione, sicurezza, scambio di informazioni classificate, scambi di personale e accesso ai servizi. L'articolo 5 riguarda lo spettro radio e la cooperazione sulle questioni ad esso attinenti nell'ambito dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni (UIT). L'articolo 6 è relativo alla ricerca e formazione scientifiche e prevede la promozione di attività comuni e l'impegno a definire un meccanismo adeguato volto ad assicurare effettivi contatti e partecipazione ai programmi. L'articolo 7 si riferisce agli appalti, nel quadro degli accordi sottoscritti in materia. L'articolo 8 stabilisce che in materia di cooperazione industriale, le Parti si impegnano a sostenere le rispettive industrie, anche mediante la creazione di *joint ventures* e la partecipazione della Svizzera alle pertinenti associazioni industriali europee e viceversa al fine del buon funzionamento dei sistemi europei di navigazione satellitare e lo sviluppo delle applicazioni e dei servizi di Galileo.

L'articolo 9 riguarda la protezione dei diritti di proprietà intellettuale conformemente alle norme internazionali più rigorose, stabilite dall'Accordo sugli aspetti dei diritti di proprietà individuale attinenti al commercio (TRIPS). L'articolo 10 tratta della politica di controllo delle esportazioni e di non proliferazione concernente i programmi europei di GNSS. L'articolo 11 riguarda lo sviluppo del commercio e del mercato e prevede che le parti incoraggino gli investimenti e le misure adeguate per agevolare tale espansione. L'articolo 12 dispone, in materia di norme,

certificazione e misure di regolamentazione, che le Parti sostengono lo sviluppo di norme Galileo ed EGNOS e di promuovere la loro applicazione su scala mondiale, privilegiando l'interoperabilità con altri GNSS. L'articolo 13 tratta della sicurezza e delle misure da adottare dalle Parti a garanzia dei servizi di 2 navigazione satellitare, delle relative infrastrutture e delle attività critiche sui rispettivi territori. L'articolo 14 disciplina lo scambio di informazioni classificate, in conformità agli accordi che la Svizzera ha sottoscritto a tale fine. L'articolo 15 disciplina le modalità di accesso della Svizzera ai servizi di GNSS. L'articolo 16 disciplina la partecipazione Svizzera all'agenzia dei GNSS europei, alle condizioni che dovranno essere stabilite in un accordo tra l'UE e la Svizzera. L'articolo 17 disciplina la partecipazione della Svizzera ai comitati del programma di GNSS, in qualità di osservatori e senza diritto di voto. L'articolo 18 riguarda i finanziamenti e disciplina il contributo svizzero al finanziamento dei programmi europei di GNSS.

L'articolo 19 tratta della non responsabilità della Svizzera derivante dalla non proprietà dei GNSS. L'articolo 20 tratta dell'istituzione di un Comitato misto, responsabile della gestione e della corretta applicazione dell'accordo. L'articolo 21 prevede consultazioni e regolari scambi di informazioni tra le Parti. L'articolo 22 prevede misure di salvaguardia, compresa la sospensione di una o più attività di cooperazione. L'articolo 23 tratta della risoluzione delle controversie inerenti all'interpretazione o all'applicazione dell'accordo mediante consultazione in sede di Comitato misto. L'articolo 24 stabilisce che gli allegati costituiscono parte integrante dell'accordo. L'articolo 25 prevede la possibilità di revisione dell'accordo. L'articolo 26 disciplina le modalità di denuncia dell'accordo. L'articolo 27 prevede che l'Accordo entrerà in vigore il primo giorno del secondo mese successivo alla data dell'ultima notifica di approvazione. L'Allegato I definisce le linee guida per il ricorso alla procedura arbitrale. L'Allegato II definisce

le modalità di definizione, gestione ed erogazione del contributo finanziario da parte svizzera.

Il disegno di legge dell'accordo si compone di quattro articoli: gli articoli 1 e 2 contengono, rispettivamente, l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione della Convenzione. L'articolo 3 contiene la clausola di invarianza finanziaria, mentre l'articolo 4 reca la clausola di entrata in vigore della legge al giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Propone infine alla Commissione di esprimere una proposta di parere favorevole sul provvedimento in esame (*vedi allegato 6*).

La Commissione approva la proposta di parere del relatore.

**La seduta termina alle 15.05.**

#### ATTI DEL GOVERNO

*Mercoledì 15 gennaio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI.*

**La seduta comincia alle 15.05.**

**Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358, in materia di sportello telematico dell'automobilista.**

**Atto n. 141.**

*(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno.

Alessandro MORELLI, *presidente*, comunica di avere conferito la funzione di relatrice alla deputata Termini.

Guia TERMINI (M5S) *relatrice*, ricorda che la Commissione avvia nella seduta odierna l'esame dello schema di decreto in titolo, in materia di sportello telematico dell'automobilista.



Lo schema di decreto consta di 3 articoli. L'articolo 1 contiene le modifiche al citato decreto del presidente della Repubblica n. 358 del 2000, l'articolo 2 contiene la clausola di invarianza finanziaria, mentre l'articolo 3 disciplina l'entrata in vigore.

In dettaglio, con la lettera *a*) del comma 1 dell'articolo 1 viene adeguata la terminologia del decreto del Presidente della Repubblica n. 358200, nelle definizioni dei soggetti interessati di cui all'articolo 1, comma 2, in particolare introducendo la definizione del CED, il Centro elaborazione dati della direzione generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e modificando quella dello STA, come lo « sportello telematico dell'automobilista » o gli « sportelli telematici dell'automobilista » presso cui è possibile effettuare le operazioni previste dal decreto. Gli UMC vengono inoltre introdotti nelle definizioni come Uffici motorizzazione civile e relative sezioni coordinate, anziché come « uffici provinciali » citati attualmente nel successivo articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica.

Con la lettera *b*) si modifica l'articolo 2 del decreto del presidente della Repubblica, prevedendo che lo sportello telematico dell'automobilista rilasci, contestualmente alla richiesta, la carta di circolazione quale documento unico di circolazione e di proprietà, ai sensi dell'articolo 1 del decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98. Si prevede inoltre che lo STA sia attivato mediante un unico collegamento con il CED (mentre nella formulazione attuale è prevista anche la possibilità di collegamento con il sistema informativo dell'ACI), per lo svolgimento contestuale di tutte le operazioni previste dal regolamento.

Con la lettera *c*) si sopprime l'obbligo per le imprese di consulenza automobilistica e l'ACI, previsto dall'articolo 3 del decreto del presidente della Repubblica, di conservare e custodire le etichette autoadesive in precedenza utilizzate. Inoltre si dispone che la presa in carico e l'utilizzo di tali materiali sono annotati in appositi

registri, secondo le modalità indicate dal Ministero (e non anche più dall'ACI).

Come risulta dalla relazione illustrativa, la soppressione del riferimento alle etichette autoadesive deriva dalla circostanza secondo la quale « in detta ipotesi dovrà essere rilasciato un nuovo documento unico a nome del nuovo proprietario ».

Si prevede inoltre che solo gli UMC accertino il corretto funzionamento degli STA e dell'osservanza delle modalità indicate al comma 1 dell'articolo 3, escludendo pertanto da tale funzione gli uffici provinciali dell'ACI che gestiscono il PRA.

La lettera *d*) sostituisce l'articolo 4 del decreto del presidente della Repubblica e definisce le procedure e gli adempimenti per il funzionamento dello STA. Ricorda che attualmente l'articolo 4 reca le procedure di competenza del Ministero per i soggetti che intendano attivare uno sportello collegato telematicamente con il CED per svolgere le operazioni consentite. Le operazioni contemplate nella nuova formulazione del comma 1 sono le seguenti: *a*) immatricolazione, reimmatricolazione, iscrizione della proprietà e annotazione dell'usufrutto, della locazione con facoltà di acquisto, della vendita con patto di riservato dominio, di privilegi e di ipoteche; *b*) rinnovo e aggiornamento della carta di circolazione, trascrizione dei trasferimenti della proprietà e di ogni altro mutamento delle annotazioni di cui alla lettera *a*); *c*) cessazione dalla circolazione del veicolo per esportazione o per demolizione; *d*) consegna delle targhe, nei casi previsti dall'articolo 102, commi 1, 2 e 3 del codice della strada (smarrimento, sottrazione o distruzione e conseguente reimmatricolazione). Rispetto alla disciplina vigente vengono espressamente inserite tutte le operazioni originariamente afferenti al soppresso certificato di proprietà (iscrizione della proprietà e annotazione dell'usufrutto, della locazione con facoltà di acquisto, della vendita con patto di riservato dominio, di privilegi e di ipoteche, trascrizione dei trasferimenti della proprietà e mutamento delle annotazioni).

Il nuovo comma 2 dell'articolo 4 prevede che gli sportelli operino nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 1, comma 1-ter, della legge 7 agosto 1990, n. 241, quindi secondo i principi generali dell'attività amministrativa (secondo i fini determinati dalla legge e secondo criteri di economicità, di efficacia, di imparzialità, di pubblicità e di trasparenza) applicabili anche ai soggetti privati preposti all'esercizio di attività amministrative.

Il nuovo comma 3 prevede che l'UMC consenta il collegamento con il CED (viene invece eliminato il riferimento alla possibilità di collegamento per il tramite del sistema informativo dell'ACI) e assegni allo STA, mediante utilizzo di apposite procedure informatiche, un quantitativo di targhe e di carte di circolazione sufficiente a coprire il fabbisogno mensile del richiedente, analogamente a quanto previsto dall'attuale comma 3.

Il nuovo comma 4 dispone che lo STA, ricevuta la domanda relativa ad una delle operazioni previste, redatta sul modello unificato (di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98), accertata l'identità del richiedente e verificato il versamento delle imposte e delle tariffe previste e di ogni altro importo, se dovuto, nonché l'idoneità e la completezza della domanda e della documentazione presentate, provveda alla formazione del fascicolo digitale e lo trasmetta in via telematica al CED entro le ore tredici del giorno lavorativo successivo a quello di presentazione della domanda. Attualmente è invece prevista la trasmissione delle informazioni al CED senza la predisposizione del fascicolo digitale e senza termini per espletare tale pratica.

Le domande non corredate dall'attestazione dell'avvenuto pagamento delle predette imposte e tariffe nonché di ogni altro importo dovuto, o dal loro contestuale versamento, non sono prese in considerazione, analogamente a quanto previsto attualmente.

Il successivo comma 5 conferma che il CED, verificata la congruenza dei dati ricevuti con quelli presenti nell'archivio nazionale dei veicoli e nel P.R.A., attra-

verso le procedure di validazione messe a disposizione dal sistema informativo del P.R.A., consente allo STA la stampa del documento richiesto, associando la carta di circolazione, in caso di immatricolazione o di reimmatricolazione, al primo numero disponibile di targa del lotto assegnato allo sportello.

Come risulta anche dall'analisi di impatto della regolamentazione, le procedure descritte richiedono, quale presupposto, l'interconnessione tra la banca dati del Dipartimento trasporti e quella dell'ACI, atteso che l'annotazione della proprietà nel documento unico presuppone necessariamente l'allineamento delle due banche dati, non potendo evidentemente sussistere incongruenze nella univoca individuazione sia dei veicoli sia dei relativi proprietari.

Viene poi aggiunto un comma 6 secondo il quale gli uffici del PRA provvedono quindi alle iscrizioni e alle trascrizioni secondo la disciplina vigente ed a tal fine, il sistema informativo dell'ACI attribuisce, in modo automatico, un numero progressivo alle domande che ne individuano l'ordine cronologico di presentazione.

La lettera e) introduce un nuovo articolo 4-bis nel testo del regolamento che introduce il « fascicolo digitale » alla cui formazione provvederà, come detto, lo STA per trasmetterlo poi al CED del Dipartimento del Ministero entro le ore tredici del giorno lavorativo successivo a quello di presentazione della domanda: viene così superato l'obbligo attualmente previsto di consegnare agli sportelli i fascicoli cartacei. Tale procedura, all'esito positivo delle previste verifiche, porterà, come detto, alla stampa del documento unico da parte dello STA.

Il fascicolo digitale contiene la domanda di una delle operazioni previste, sottoscritta dal richiedente con firma elettronica avanzata e ogni altra documentazione di supporto, compresa la riproduzione in formato digitale del documento di identità del richiedente nonché l'atto o la dichiarazione unilaterale di vendita che vengono formati digitalmente e sottoscritti dall'avente titolo con firma elettronica avanzata, autenticata (secondo quanto

previsto dall'articolo 25 del decreto legislativo n. 82/2005, il codice dell'amministrazione digitale). Nei casi in cui il titolo, l'atto o la dichiarazione di vendita siano formati all'origine su supporto cartaceo, si dispone che gli stessi siano preventivamente consegnati agli uffici del PRA che procedono all'attestazione di conformità prevista dall'articolo 22, comma 2, del codice dell'amministrazione digitale per le copie informatiche di documenti analogici, a seguito della quale il fascicolo digitale si considera perfezionato.

La lettera *f*) introduce, sostituendo l'articolo 5, la procedura di trasmissione del fascicolo digitale tra lo STA ed il CED, al posto di quella cartacea: lo STA trasmette al CED, in via telematica, il fascicolo digitale completo di tutti i suoi elementi e sottoscritto con firma digitale remota; alla fine di ciascuna giornata lavorativa (entro le ore venti e trenta) lo STA richiede informaticamente al CED l'elenco delle carte di circolazione emesse nella giornata dallo sportello. La carta di circolazione si considera regolarmente rilasciata dallo STA quando compare in tale elenco e dall'esame dell'istanza e della documentazione, da parte del competente UMC e del competente ufficio provinciale dell'ACI, le stesse risultano idonee, complete e conformi alle disposizioni vigenti e sono state correttamente inviate in via telematica al CED entro il termine. A tale proposito si segnala che la norma si riferisce testualmente al « termine di cui al comma 2 », ma posto che il comma 2 non fa riferimento a termini potrebbe desumersi che il riferimento corretto sia al termine del comma 1.

La lettera *g*) interviene in materia di trattamento dei dati personali, introducendo il nuovo articolo 5-*bis*, in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ACI, mediante appositi accordi, dovranno adeguare le attività e le procedure STA alle disposizioni del Codice della privacy (D.Lgs. n. 196/2003) e assumeranno il ruolo di contitolari del trattamento dei dati personali di terzi, mentre le imprese di consulenza automobilistica e le delegazioni degli Automobile Club, in

quanto STA, assumeranno il ruolo di titolari autonomi del trattamento dei dati stessi.

Tale disposizione recepisce quanto richiesto nel proprio parere dal Garante per la protezione dei dati personali che ha rilevato (punto 3.2) che « il trattamento dei dati personali posto in essere per il rilascio del « documento unico » comporta lo scambio di dati personali su larga scala (dovrebbero essere circa 10 milioni i documenti rilasciati in un anno, come indicato nella relazione AIR), per cui si rende necessario individuare appropriate misure tecniche e organizzative per garantirne la sicurezza ».

La lettera *h*) modifica l'articolo 6 del decreto del presidente della Repubblica, relativo all'irregolare rilascio dei documenti ed alle relative procedure di cancellazione. Viene adeguata nell'articolo la dicitura degli UMC e vengono introdotti due nuovi commi 1-*bis* e 1-*ter* in base ai quali, in caso di accertata inidoneità della documentazione o del versamento degli importi dovuti, l'ufficio del P.R.A. sospende l'esito positivo della procedura, opera i necessari interventi sulla banca dati P.R.A. e assegna il termine di tre giorni lavorativi per le occorrenti integrazioni, dandone immediata comunicazione al CED e allo STA.

Solo decorso inutilmente il termine di sospensione o in caso di incompletezza delle integrazioni, si applica quanto previsto dal nuovo comma 1-*ter* che prevede per il PRA un termine di tre giorni lavorativi dal rilascio della carta di circolazione per ricusare la domanda di iscrizione o di trascrizione e l'immediata comunicazione allo STA e all'UMC al fine dell'adozione dei provvedimenti di cancellazione del documento irregolare, previsti dal comma 1 dell'articolo 6. Si prevede poi che la domanda ricusata potrà essere definita solo a seguito di successiva ripresentazione con contestuale integrazione della documentazione o delle tariffe, delle imposte e di ogni altro importo dovuto. Si abroga infine il comma 4 dell'articolo 6, che prevede l'applicazione di tale proce-



dura da parte degli sportelli istituiti presso le delegazioni ACI e presso gli uffici provinciali ACI.

La lettera *i*) abroga gli articoli 7, 8 e 9 relativi alle procedure di competenza del PRA (articolo 7), alla inidoneità o irregolarità della documentazione (articolo 8) ed all'irregolare rilascio dei documenti (articolo 9), in quanto relative al rilascio del certificato di proprietà presso gli STA, ora sostituito dalla nuova procedura del documento unico di cui ai commi 1-*bis* e 1-*ter* dell'articolo 6.

La lettera *l*) modifica l'articolo 10, relativo alle norme transitorie e finali, prevedendo, con la nuova formulazione del comma 1, che i collegamenti telematici siano attivati dall'UMC. Tale nuova formulazione recepisce quanto richiesto dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato nel parere reso sul testo vigente dell'articolo 10 comma 1. L'AGCM aveva infatti evidenziato la necessità di modificare il comma 1 dell'articolo 10 in quanto contrastante con la direttiva « Servizi » n. 2006/123/CE, nella parte in cui prevede che i collegamenti telematici degli STA siano attivati « in modo da evitare turbative di mercato e al fine di assicurare l'apertura contemporanea di un numero di sportelli adeguato alle esigenze del territorio. » Tale inciso è stato nell'attuale formulazione soppresso.

Viene inoltre abrogato il comma 2 dell'articolo 10, posto che esso prevedeva che le modalità di interconnessione e le relative procedure, nonché ogni altra misura necessaria al funzionamento dello sportello, vengano definite dal Ministero e dall'A.C.I. entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del regolamento, e comunque, in modo da assicurare il funzionamento a regime del sistema, entro sei mesi dalla stessa data.

In conclusione segnala alla Commissione, una questione che potrebbe meritare un approfondimento in merito al

contenuto dell'articolo 3, che fissa l'entrata in vigore del regolamento alla data stabilita dall'articolo 1, comma 1, del decreto legislativo n. 98 del 2017 per l'entrata in vigore del documento unico, ossia, al 1° gennaio 2020.

Su tale scadenza è peraltro intervenuta la legge di bilancio 2020, che ha previsto che, fermo restando quanto stabilito dal comma 1, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti l'ACI e le organizzazioni maggiormente rappresentative delle imprese esercenti l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, con uno o più decreti definisce le modalità e i termini per la graduale utilizzazione, da completare comunque entro il 31 ottobre 2020, delle procedure telematiche per il rilascio del documento unico, specificando anche le cadenze temporali delle fasi di verifica delle funzionalità da effettuare presso gli Sportelli telematici dell'automobilista (STA) appositamente individuati dal medesimo Ministero. Appare quindi opportuno adeguare la data di entrata in vigore di tali disposizioni al fine di evitare che le medesime presentino efficacia retroattiva.

Infine segnala che i profili più rilevanti di tale provvedimento potranno essere approfonditi nel corso delle audizioni che la Commissione intende svolgere.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 15.10.**

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO  
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

*Mercoledì 15 gennaio 2020.*

L'Ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.10 alle 15.20.

## ALLEGATO 1

**5-03372 Silvestroni: Iniziative per il ripristino della viabilità nei viadotti dell'A14.****5-03373 Grippa: Iniziative per il ripristino della viabilità nei viadotti dell'A14.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente ai *question time* dell'Onorevole Silvestroni e dell'Onorevole Grippa in quanto vertono su analogo argomento.

Ben consapevole dei disagi arrecati al territorio dalle limitazioni imposte sulla tratta autostradale A14, il Ministero si è da subito attivato per assicurare il superamento delle criticità rilevate e il ripristino dell'ordinaria circolazione in condizioni di sicurezza per l'utenza.

A tal fine, nell'immediatezza dei provvedimenti adottati dall'Autorità giudiziaria, è stato richiesto al concessionario un piano di verifiche sulla funzionalità delle infrastrutture coinvolte. Il concessionario ha, quindi, commissionato ad istituti e a professionisti esterni una serie di accertamenti su elementi strutturali e una modellazione dei fenomeni franosi in corrispondenza del viadotto Cerrano sulla A14.

L'esito di tali verifiche è stato comunicato al Ministero il 13 gennaio scorso; il giorno seguente i competenti uffici – preso atto dello stato dell'infrastruttura – hanno favorevolmente valutato l'ipotesi di consentire il ripristino del transito dei mezzi pesanti, subordinatamente alle finali determinazioni dell'Autorità giudiziaria e condizionatamente all'applicazione di misure di regolazione del traffico.

Ove l'Autorità giudiziaria dovesse accogliere l'istanza di dissequestro del viadotto Cerrano sulla base dei nuovi dati disponibili, la tratta autostradale verrebbe tempestivamente riaperta al transito dei mezzi

pesanti con contestuale alleggerimento del traffico sulla strada statale 16 che attualmente funge da viabilità alternativa.

Relativamente alle restrizioni di carreggiata derivanti dai provvedimenti di sequestro delle barriere, è in corso un confronto tra il Ministero e il concessionario per accertare le modalità di cantierizzazione dei lavori di ripristino, assicurando il minor ingombro ed escludendo il transito su una corsia. Anche tali soluzioni saranno oggetto di richiesta all'Autorità giudiziaria che ha emesso i provvedimenti di sequestro.

Circa poi lo stato delle autostrade A24 e A25 gestite dalla società Strada dei Parchi, evidenzio che sono stati già stanziati contributi per l'esecuzione del programma di « antiscalinamento » per un importo di 163 milioni di euro ed è in corso un ulteriore programma di messa in sicurezza urgente per una spesa stimata di 192 milioni di euro.

Contestualmente sono in corso gli approfondimenti necessari per consentire la prosecuzione del programma di ammodernamento dell'infrastruttura, secondo modalità che meglio rispondano all'interesse pubblico relativo alla sicurezza e alla funzionalità dell'infrastruttura, nonché al contenimento degli oneri economici a carico dell'utenza e della finanza pubblica.

Ricordo poi che, in considerazione della particolare rilevanza delle autostrade A24 e A25, principale via di collegamento tra il Tirreno e l'Adriatico, sulle stesse

continueranno ad applicarsi le tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017, con incremento tariffario sospeso fino al 31 ottobre 2021 ai sensi del decreto-legge n. 123 del 2019 e relativa legge di conversione.

Più in generale, il decreto-legge n. 162 del 2019 (c.d. decreto-legge « milleproro-

ghe ») ha differito gli incrementi tariffari previsti al 1° gennaio 2020 per la quasi totalità della rete autostradale, sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei Piani economici finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

## ALLEGATO 2

**5-03374 Tasso: Iniziative urgenti per l'inserimento della stazione di Foggia tra le fermate del Frecciargento Bari-Roma.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In premessa Ferrovie dello Stato segnala che la stazione di Foggia è collegata con la capitale, ogni giorno, da 8 treni Frecciargento e due Intercity dei quali il primo parte da Foggia alle ore 5.00 e l'ultimo arriva a Roma alle 22:20 che coprono quindi l'intero arco della giornata.

Inoltre, la stazione di Foggia è servita da 8 Frecciargento, 8 Frecciabianca e 4 Frecciarossa che la collegano a Milano, Torino, Venezia, Bari, Taranto e Lecce.

Circa la possibilità di prevedere una fermata nella stazione di Foggia per la coppia di treni AV Frecciargento con partenza da Bari centrale alle 6.22 e da Roma Termini alle 19.05, si evidenzia che Trenitalia svolge due tipi di servizi fonamen-

tali: il primo è un servizio a mercato e riguarda in pratica quelle che più comunemente si chiamano Frece; il secondo è un servizio pubblico che l'impresa ferroviaria svolge attraverso il servizio universale con l'apposito contratto di servizio e il trasporto regionale, mediante contratti con le regioni.

Alla luce dell'analisi di fattibilità tecnica economica svolta, Trenitalia riferisce che la nuova fermata dei treni AV Frecciargento sopra richiamati allungherebbe i tempi di percorrenza di circa 20 minuti.

Ciò a differenza delle altre fermate di linea che, nel tempo, sono state aggiunte ai treni che in precedenza venivano effettuati no-stop tra Bari e Roma.

## ALLEGATO 3

**5-03375 Bergamini: Mancata adozione del decreto attuativo in materia di contributi per i dispositivi antiabbandono.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Come è noto, con il decreto ministeriale del 2 ottobre 2019 sono state individuate le specifiche tecnico-costruttive e funzionali dei dispositivi antiabbandono e, per incentivarne l'acquisto, l'articolo 52 del decreto-legge n. 124 del 2019 ha previsto il riconoscimento di un contributo di euro 30 per ciascun dispositivo di allarme acquistato.

Il MIT ha quindi predisposto il decreto ministeriale per la disciplina delle relative modalità attuative, sul quale è stato già acquisito il concerto del Ministero dell'economia e delle finanze, e sul quale proprio domani si esprimerà il Garante per la protezione dei dati personali.

Con specifico riguardo alle modalità attuative, ricordo che il riuso dei programmi informatici di proprietà delle pubbliche amministrazioni garantisce il rag-

giungimento delle finalità di economicità, efficienza, tutela degli investimenti e neutralità tecnologica.

E pertanto si prevede, in collaborazione con SOGEI s.p.a. e CONSAP s.p.a., l'utilizzazione, ai fini del riconoscimento e dell'erogazione del contributo, delle applicazioni *web* già in uso alle pubbliche amministrazioni (quali « 18App » e « Carta del docente ») opportunamente adattate alle finalità del decreto in argomento.

Infine ricordo che, considerate le difficoltà riscontrate nell'acquisto di tali dispositivi, il citato articolo 52, come modificato dalla legge di conversione n. 157 del 2019, ha previsto che le sanzioni per la violazione dell'obbligo di cui all'articolo 172, comma 1-*bis*, del Codice della strada si applicheranno alle sole violazioni accertate a decorrere dal prossimo 6 marzo.



ALLEGATO 4

**5-03376 Maccanti: Mancata nomina del Commissario di Governo per la linea ferroviaria Torino-Lione.**

**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

L'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione, istituito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 1° marzo 2006 a seguito della decisione assunta dal Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi del 10 dicembre 2005, è la sede tecnica di confronto di tutte le istanze interessate alla realizzazione della Nuova Linea Torino Lione (NLTL), con l'analisi delle criticità e l'istruzione di soluzioni per i decisori politico-istituzionali.

Attraverso l'Osservatorio – composto dai rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei ministri, dei Ministeri, della regione Piemonte, della città metropolitana di Torino, degli altri enti locali interessati, da un rappresentante della Delegazione italiana della Commissione intergovernativa italo-francese per la NLTL (CIG) e dai rappresentanti di RFI, ITALFERR e TELT e il Promotore Pubblico incaricato della progettazione e costruzione della sezione transfrontaliera dell'opera – si favorisce lo svolgimento tutte le attività occorrenti alla realizzazione dell'intervento in questione.

La composizione dell'Osservatorio ed il procedimento di nomina del Presidente sono state, da ultimo, disciplinate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° dicembre 2017.

Detto decreto, all'articolo 3, nell'individuare come Presidente dell'Osservatorio il Commissario straordinario di governo, *pro tempore*, per la realizzazione dell'asse ferroviario Torino-Lione, prevede che, ove detto Commissario non sia stato nominato, il Presidente del Consiglio dei ministri provveda all'individuazione del Presidente dell'Osservatorio.

Sul punto evidenzio che, nei prossimi giorni, il Presidente del Consiglio procederà alla nomina, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, del nuovo Presidente dell'Osservatorio, cui verrà conferito lo specifico mandato di assicurare, per quanto di competenza dell'Osservatorio stesso, il rapido svolgimento di tutte le attività conseguenti anche relativamente alle compensazioni.

## ALLEGATO 5

**5-03377 Gariglio: Iniziative urgenti per lo sviluppo della mobilità urbana sostenibile.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Sulla base delle disposizioni del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, il Ministero ha previsto lo stanziamento a favore delle regioni di 2,2 miliardi di euro per l'acquisto di nuovi bus ecologici adibiti al trasporto pubblico locale e alle relative infrastrutture. L'obiettivo è quello di rinnovare il parco dei bus con mezzi meno inquinanti – elettrici, a metano o a idrogeno – e più moderni, riducendo così l'età media del parco vetture, promuovendo il miglioramento della qualità dell'aria e ricorrendo a tecnologie innovative in linea con gli accordi internazionali e con le disposizioni normative dell'Unione Europea.

Il relativo decreto di riparto – già approvato in Conferenza unificata e inviato ai dicasteri concertanti – indica le modalità di erogazione, i vincoli di destinazione e le diverse graduatorie per le regioni del centro Nord e del Sud, tenendo conto del criterio di proporzionalità rispetto alla popolazione residente nelle regioni del Sud.

Lo stanziamento prevede, inoltre, che alle regioni del Sud sia destinato circa il 35 per cento degli stanziamenti e che le risorse assegnate nel primo triennio, sino al 50 per cento del contributo concesso, possano essere destinate alla realizzazione della rete infrastrutturale per l'alimentazione alternativa (ad esempio metano, idrogeno, elettrica).

Inoltre, con decreto MIT del 27 dicembre 2019 è stato individuato un elenco di interventi per lo sviluppo dei trasporti rapidi di massa in area urbana a cui destinare le risorse di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge di bilancio 2018 pari a 2,319 miliardi di euro.

Un ulteriore decreto ministeriale, già approvato in Conferenza unificata, ha ripartito tra le regioni risorse pari a circa 523 milioni di euro per interventi di messa in sicurezza delle ferrovie non interconnesse alla rete ferroviaria nazionale, risorse derivanti dall'articolo 1, comma 95, della legge di bilancio 2019. Tali interventi sono destinati a sistemi tecnologici e di protezione della marcia del treno per integrarne i livelli di sicurezza.

Infine ricordo che l'articolo 1, comma 29, della legge di bilancio 2020 ha assegnato ai comuni, per ciascuno degli anni dal 2020 al 2024 e nel limite complessivo di 500 milioni di euro annui, contributi per investimenti destinati ad opere pubbliche, ivi compresi quelli in materia di mobilità sostenibile. Mentre il comma 47 ha istituito, nello stato di previsione del MIT, il Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane con una dotazione di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024.

Tutto ciò conferma l'impegno del Ministero per una mobilità sostenibile, sempre più rispettosa dell'ambiente e a favore della qualità di vita delle persone.

ALLEGATO 6

**Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Confederazione svizzera, dall'altra, sui programmi europei di navigazione satellitare, fatto a Bruxelles il 18 dicembre 2013 (C. 1677 Governo).**

**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge recante « Ratifica ed esecuzione dell'accordo di cooperazione fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Confederazione svizzera, dall'altra, sui programmi europei di navigazione satellitare, fatto a Bruxelles il 18 dicembre 2013 » (C. 1677 Governo),

esprime

**PARERE FAVOREVOLE.**